Les Chantiers Unic

PAC 190 et 260

Les PAC

Imaginer ce que doit être le camion de chantier idéal est une chose. Le construire en est une autre. Avec les PAC Unic, c'est toute une gamme que nous présentons, une gamme de 8 véhicules : 4 x 2, 4 x 4, 6 x 4, 6 x 6, qui s'approchent davantage de la vérité qu'aucun de leurs concurrents actuels.

Une technique plus affirmée.
La cabine est conçue spécialement pour le chantier. C'est un lieu de travail confortable. Un outil de travail robuste, qui peut être mis dans toutes les mains. Les cadres de châssis sont en acier à haute teneur en carbone. Cela veut dire qu'ils sont à la fois très résistants et très souples. Les ponts arrière sont des ponts de 13 tonnes avec réducteurs épicycloïdaux dans les moyeux. Et sur les 6 x 4 et 6 x 6, la suspension arrière est de type "cantilever". Les Chantiers Unic supportent mieux la charge. Et ils maîtrisent mieux le terrain.

Des moteurs plus éprouvés.
Ce sont des diesels à refroidissement par eau. De gros 6 cylindres qui tournent lentement. Suivant les modèles, la puissance est de 225 à 285 chevaux S.A.E. Avant d'être mis en production, ces moteurs ont subi plus de tests et d'épreuves qu'ils n'en subiront pendant toute leur vie. Le 285 chevaux, à lui seul, a davantage d'expérience que la plupart des diesels construits dans le monde.

Un Service plus présent.
Les Chantiers Unic vous apportent une troisième garantie : celle du Service omniprésent assuré par le réseau Unic. Tous les camions ont besoin d'un Service. Même quand ils sont les mieux conçus et les mieux construits.

La cabine : un modèle de confort fonctionnel.

La cabine semi-avancée est entièrement réalisée en tôles embouties assemblées par soudure. Les bordures d'ailes sont garnies d'une protection en caoutchouc.
Sa suspension est assurée à l'avant par 2 silent-blocs en caoutchouc et à l'arrière par 1 silent-bloc et 4 amortisseurs.

L'habitacle, vaste et clair, est entièrement capitonné et parfaitement insonorisé. Il est équipé d'un siège individuel pour le conducteur et d'une banquette double. Le siège de conduite, réglable dans toutes les positions, est à suspension hydraulique. Le volant est réglable en hauteur et en inclinaison.

Le tableau de bord, non éblouissant, est garni de matériau souple anti-chocs. Il regroupe sous les yeux du chauffeur une instrumentation très complète. Celle-ci comprend un compte-tours, un compteur journalier, un manomètre de pression d'huile, un témoin de bon fonctionnement des circuits de freinage et un témoin de blocage de différentiel.

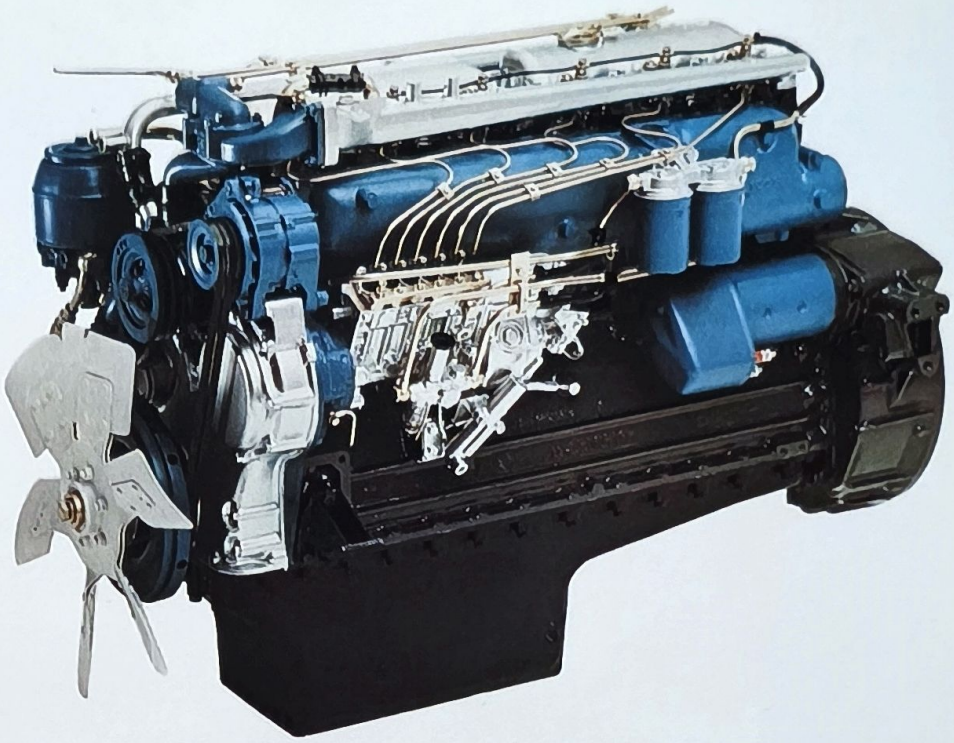
La visibilité maximum est assurée par tous les temps : vaste pare-brise panoramique, très grande lunette arrière, robuste essuie-glace à 3 vitesses, dont une intermittente, et un puissant lave-glace électrique.

La climatisation fait appel à des buses d'amenée d'air frais ou chaud au bas du pare-brise et au plancher de la cabine. Elle est complétée par une trappe de pavillon et deux clapets d'évacuation d'air vicié.

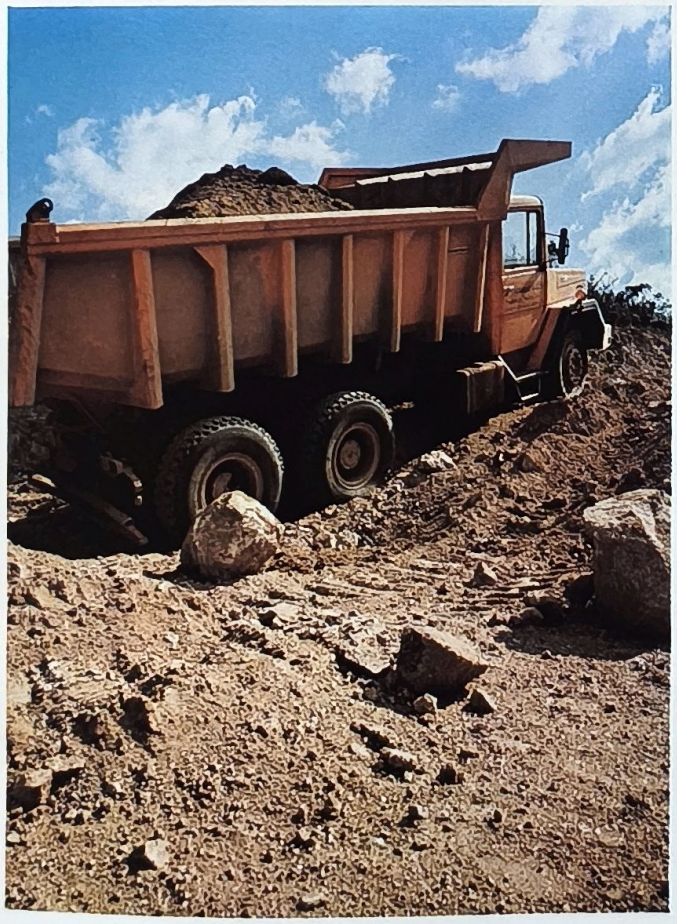
Le capot est démontable par éléments pour faciliter l'accessibilité au moteur et la calandre articulée pour permettre les vérifications journalières.

Les moteurs : des 6 cylindres largement éprouvés.

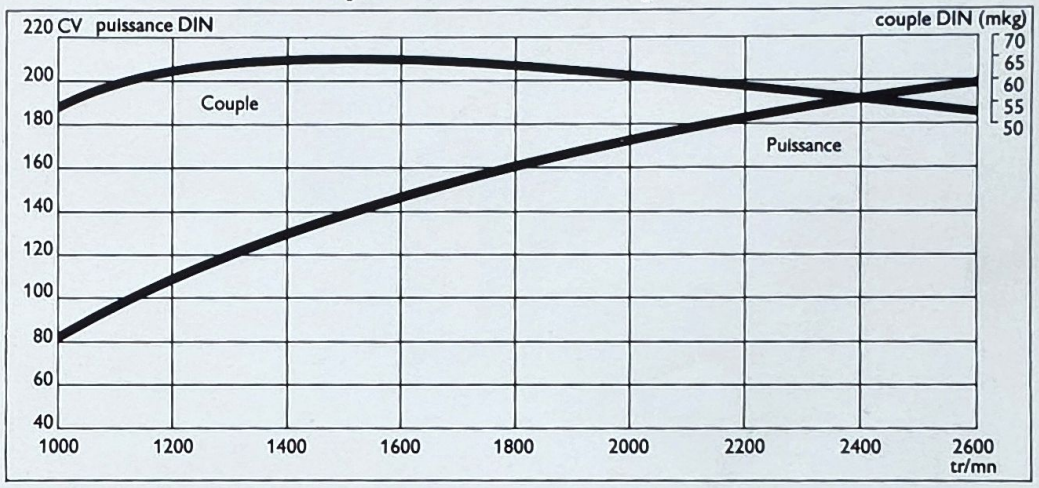
Qu'il s'agisse du 225 ch ou du 285 ch(SAE), les moteurs des PAC Unic sont de robustes diesels à injection directe, aspiration naturelle et refroidissement par eau.
Sur la route, leur faible vitesse de rotation et leur endurance permettent de rouler rapidement à pleine charge, jour après jour, sans fatigue.
En terrain difficile, leur forte puissance à très bas régime et leur refroidissement par eau permettent d'évoluer des heures durant à vitesse extra-lente, sans jamais chauffer. La prise d'air, située au-dessus de la cabine, évite les poussières et accroît la longévité.

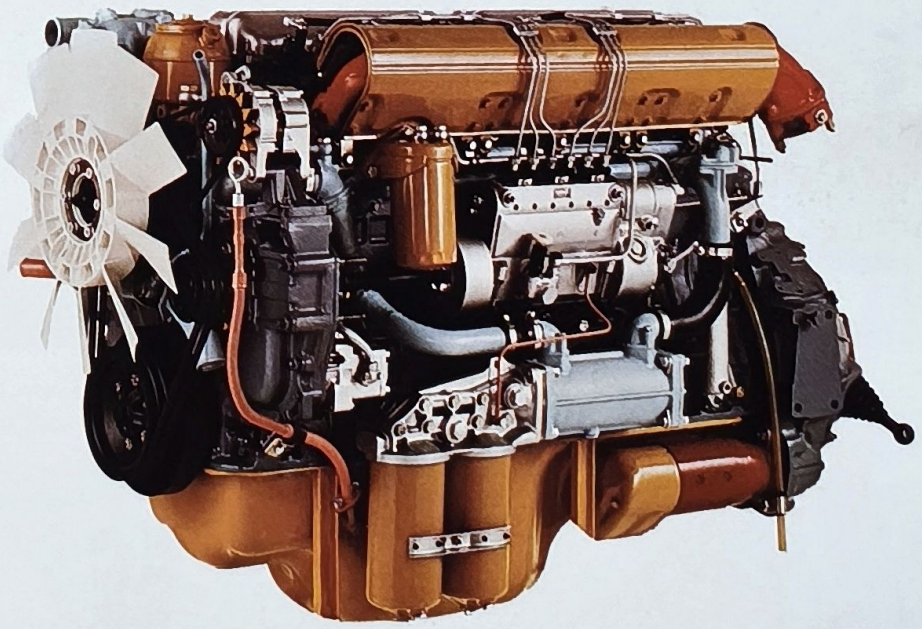


201 ch DIN (225 ch SAE)
Ce moteur puissant et robuste, de 9,5 litres de cylindrée, se caractérise par son couple élevé à bas régime, qui diminue le nombre de changements de vitesse, ce qui se traduit par une consommation réduite et une moindre usure de l'embrayage.



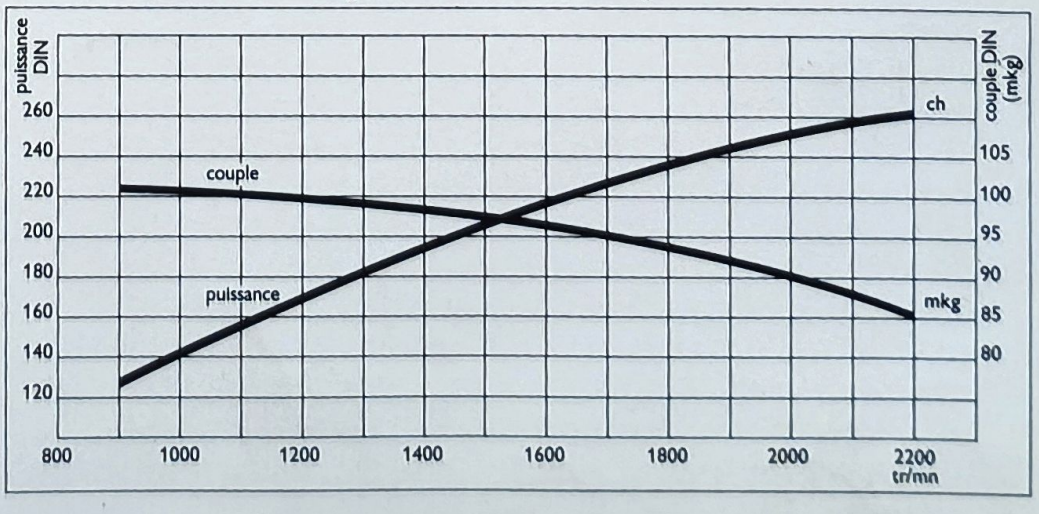
201 ch DIN courbe de puissance et de couple





260 ch DIN (285 ch SAE)
Ce moteur Fiat, basé sur des principes simples, grosse cylindrée (13,8 litres) et régime contrôlé, présente à bas régime un couple très élevé qui assure en toutes circonstances une grande réserve de puissance.

260 ch DIN courbe de puissance et de couple



Les boîtes de vitesses : une solidité à toute épreuve.

Trois boîtes de vitesses ont été choisies pour leur robustesse et leur échelonnement particulièrement adapté au travail route-chantier.

La boîte S 6.65 6 vitesses AV, toutes synchronisées, et 1 vitesse AR pour les 190 PAC/F20, 190 PAC/H20 et 190 PAC 20.

Rapports de boîte	
1	1/9,00
2	1/5,18
3	1/3,14
4	1/2,08
5	1/1,44
6	1/1,00
AR	1/8,45

La boîte E90 8 vitesses AV, 2 x 4 rapports AV tous synchronisés et 2 rapports AR, avec surmultiplicateur à commande électropneumatique présélective (rapports 1/1 et 1/0,73), sur les modèles 190 PAC 26 et 190 PAT 26.

De plus, pour les utilisations en terrain difficile, le 260 PAC 26 est équipé d'un réducteur épicycloïdal (rapport 1/1,57) placé à la sortie de la boîte, qui permet de doubler la gamme des vitesses précédentes.

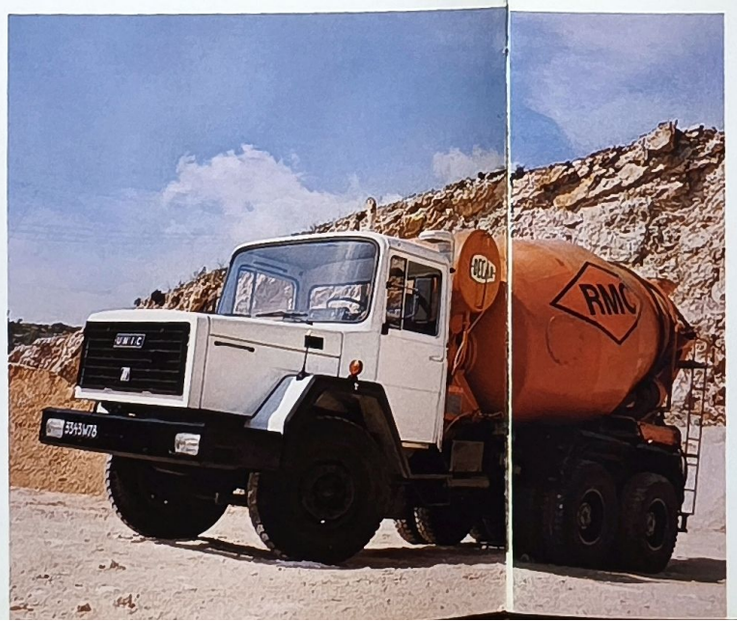
	Rapports de boîte	
	N	S
1	1/6,18	1/4,52
2	1/3,40	1/2,49
3	1/1,88	1/1,37
4	1/1,00	1/0,73
AR	1/5,28	1/3,86

	Rapports avec réducteur épicycloïdal	
	N	S
1	1/9,70	1/7,10
2	1/5,35	1/3,90
3	1/2,95	1/2,15
4	1/1,57	1/1,15
AR	1/8,28	1/6,06

La boîte 4 S 120 GP 8 vitesses AV, 2 x 4 rapports AV tous synchronisés et 1 rapport AR, avec un démultiplicateur intégré, à commande pneumatique, sur tous les modèles 190 PAC 26 4 x 4 et 260 PAC 26 6 x 6.

Le réducteur/répartiteur accolé à cette boîte de vitesses est une boîte transfert à 2 rapports : route 1/1,095, tout-terrain : 1/1,767.

	Rapports de boîte	
	R	N
1	1/9,16	1/6,58
2	1/4,71	1/3,43
3	1/2,67	1/1,92
4	1/1,37	1/1,00
AR		1/11,75



UNIC
260

Les châssis : moins de poids et plus grande résistance.

Les châssis droits sont constitués de 2 longerons en U parallèles, emboutis d'une seule pièce. Ils sont assemblés par des traverses rivetées à chaud. Le choix d'acier à haute teneur en carbone permet à la fois de gagner du poids, d'assurer une meilleure rigidité longitudinale et une plus grande souplesse à la torsion. Les suspensions extrêmement affinées assurent une excellente tenue sur route et une très forte adhérence des roues sur terrain irrégulier. A l'avant, elles sont composées de 2 ressorts simples à lames semi-elliptiques avec 2 amortisseurs hydrauliques. A l'arrière, les 190 sont suspendus par 2 ressorts principaux à lames semi-elliptiques, complétés par 2 ressorts compensateurs, 2 amortisseurs hydrauliques et une barre stabilisatrice.
Les 260 PAC 26 6 x 4 et 6 x 6 sont équipés d'une suspension AR, tandem de type "cantilever".

Le freinage.

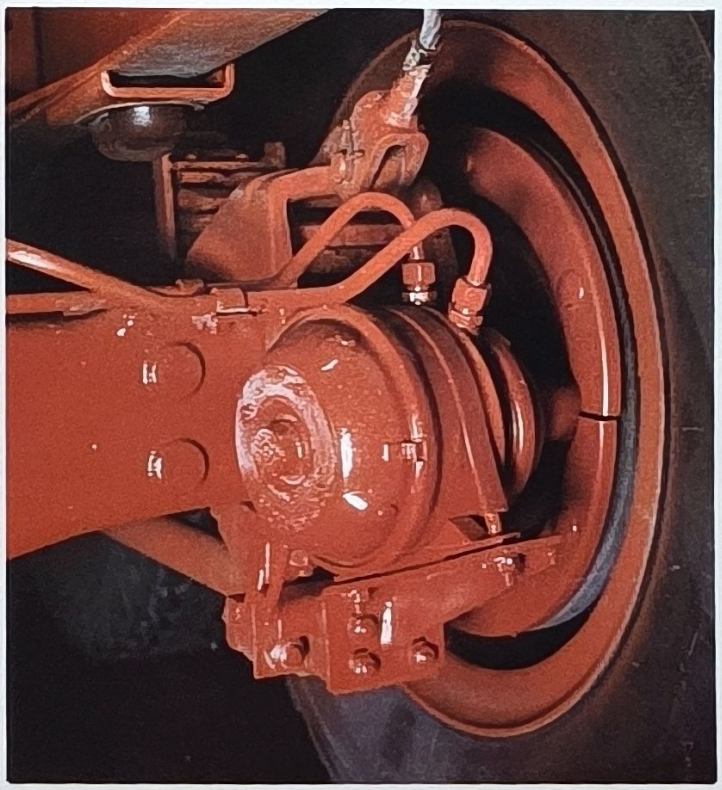
- **Frein principal** pneumatique à 2 circuits indépendants AV et AR, avec répartiteur de freinage en fonction de la charge sur le circuit AR.

- **Frein de secours** à commande manuelle assurant la mise à l'air libre des cylindres à ressorts des roues arrière et le serrage des freins de la remorque.

- **Frein de parcage** mécanique sur les roues arrière, à commande pneumatique débloquant les ressorts des cylindres récepteurs.

- **Frein automatique** de remorque assurant l'immobilisation de la remorque en cas de rupture d'attelage.

- **Ralentisseur** avec clapets obturateurs d'échappement. Commande pneumatique ramenant la crémaillère de la pompe d'injection à zéro.



UNIC
190

Les 4 x 2 et 4 x 4

Ces porteurs et tracteurs possèdent de remarquables qualités routières qui en font des véhicules mixtes par excellence.
Les ponts qui équipent ces véhicules sont à simple réduction, de type "banjo" de 13 tonnes, avec réducteurs épicycloïdaux dans les moyeux.
En utilisation intensive et sur terrain accidenté, ceux-ci permettent d'obtenir la réduction finale du couple aux roues, et réduisent fortement les contraintes de torsion des arbres de roues et des engrenages.
Cette conception favorise également une garde au sol importante.

La transmission des 4 x 2.

Modèles	Moteur	Boîte de vitesses	Pont AR réduction couple conique	Réduction épicycloïdale aux roues	Vitesses maxi (km/h)
190 PAC/F20 190 PAC/H20 190 PAC 20	type 8220-02 X 200 225 ch SAE à 2 600 tr/mn	type S. 6.65 6 rapports AV + 1 AR	1/2,29 1/2,06 1/1,87	1/3,1 1/3,1 1/3,1	76 84 93
190 PAC 26 190 PAT 26	type 8210-02 285 ch SAE à 2 200 tr/mn	type E 90 surmultiplicateur 8 rapports AV + 2 AR	1/2,67 1/2,43 1/2,29 1/2,06	1/3,1 1/3,1 1/3,1 1/3,1	74 81 87 97

La transmission des 4 x 4.

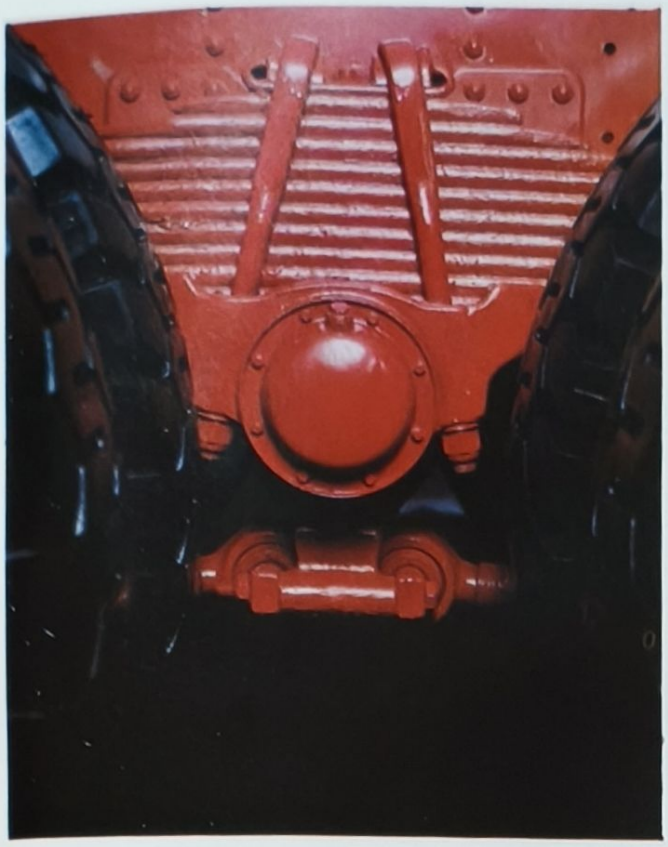
Modèle	Moteur	Boîte de vitesses*	Réducteur/ répartiteur	Ponts AV/AR Réduction couple conique	Réduction épicycloïdale aux roues	Réduction totale des ponts	Vitesses maxi (km/h)
190 PAC 26	type 8210-02 285 ch SAE à 2 200 tr/mn	type 4S 120 GP avec démultiplicateur	type Z 90 route 1/1,095 tout-terrain 1/1,767	1/1,87	1/3,1	1/5,64	route : 75 tout-terrain : 48

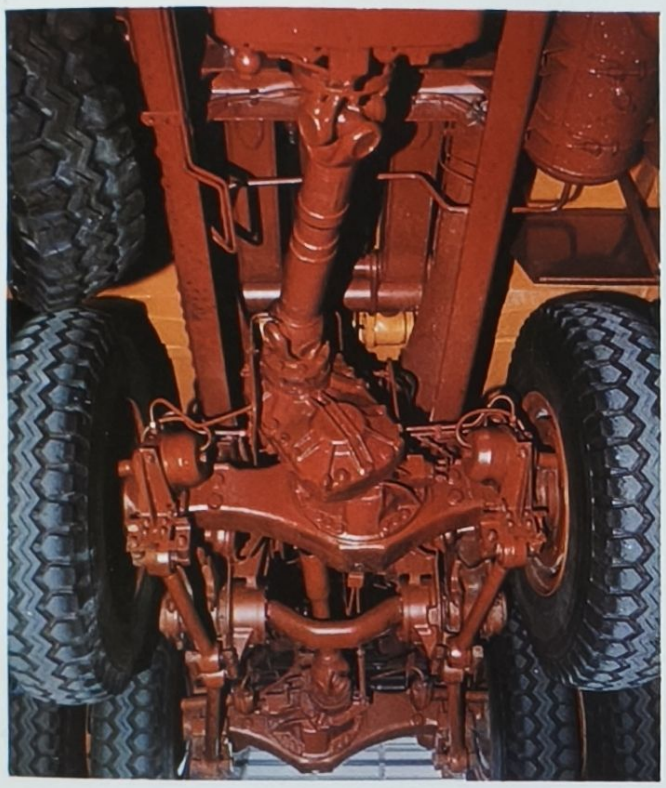
*Le réducteur/répartiteur à 2 rapports est accolé directement à la boîte de vitesses.
Des blocages de différentiels existent sur le pont AR et le réducteur/répartiteur.

De plus, la réduction de la vitesse de rotation des roues permet une meilleure adhérence et un démarrage progressif.
Le blocage de différentiel à commande pneumatique facilite les évolutions sur sol gras ou sablonneux.

Les 6 x 4 et 6 x 6

Ces nouveaux véhicules ont été conçus pour mieux répondre aux conditions de travail les plus difficiles en chantier.
La suspension arrière, de type “cantilever”, est constituée de 2 ressorts oscillants à lames semi-elliptiques articulés au châssis, de 4 barres de réaction inférieures, de 2 barres de réaction supérieures et de câbles limiteurs de débattement.
L’adoption d’une telle suspension donne une très grande souplesse aux essieux, indispensable pour évoluer dans les terrains très accidentés.
Les ponts arrière du tandem, de forme banjo en acier coulé avec réducteur épicycloïdal dans les moyeux des roues, comportent un répartiteur de couple droit sur le premier pont, avec un différentiel interponts blocable pneumatiquement, et, dans chaque pont, un blocage de différentiel entre les roues, à commande pneumatique. Ce dispositif évite tout patinage et permet au véhicule de sortir à pleine charge des terrains les plus difficiles.





La transmission du 6 x 4.

Modèle	Moteur	Boîte de vitesses	Pont AR réduction couple conique	Réduction épicycloïdale aux roues	Vitesses maxi (km/h)
260 PAC 26 6 x 4	type 8210-02 285 ch SAE à 2 200 tr/mn	type E 90 2 x 4 rapports AV + 2 AR réducteur épicycloïdal	1/2,67 1/2,43 1/2,29 1/2,06	1/3,1 1/3,1 1/3,1 1/3,1	74 81 87 97

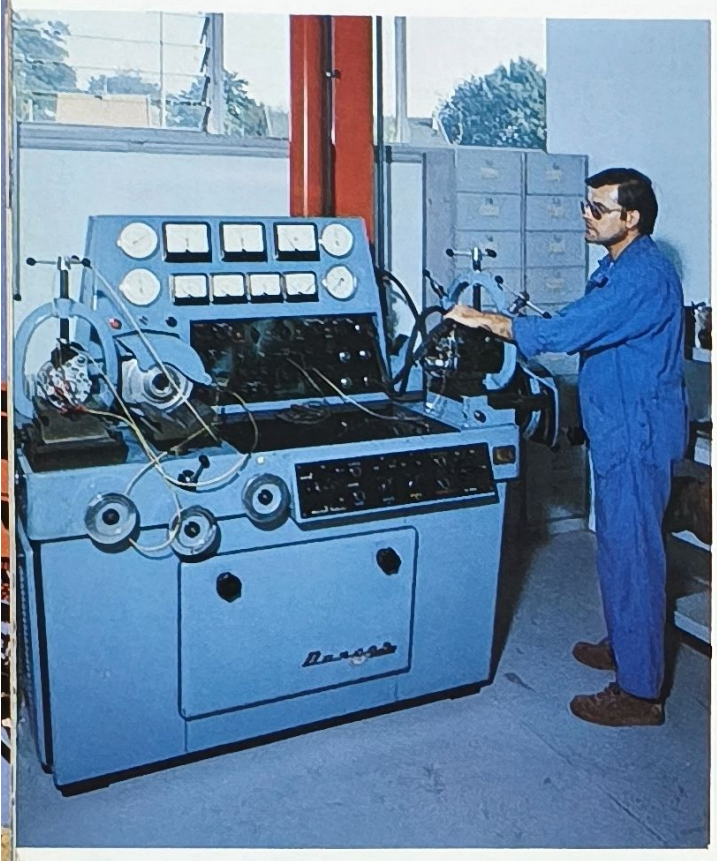
La transmission du 6 x 6.

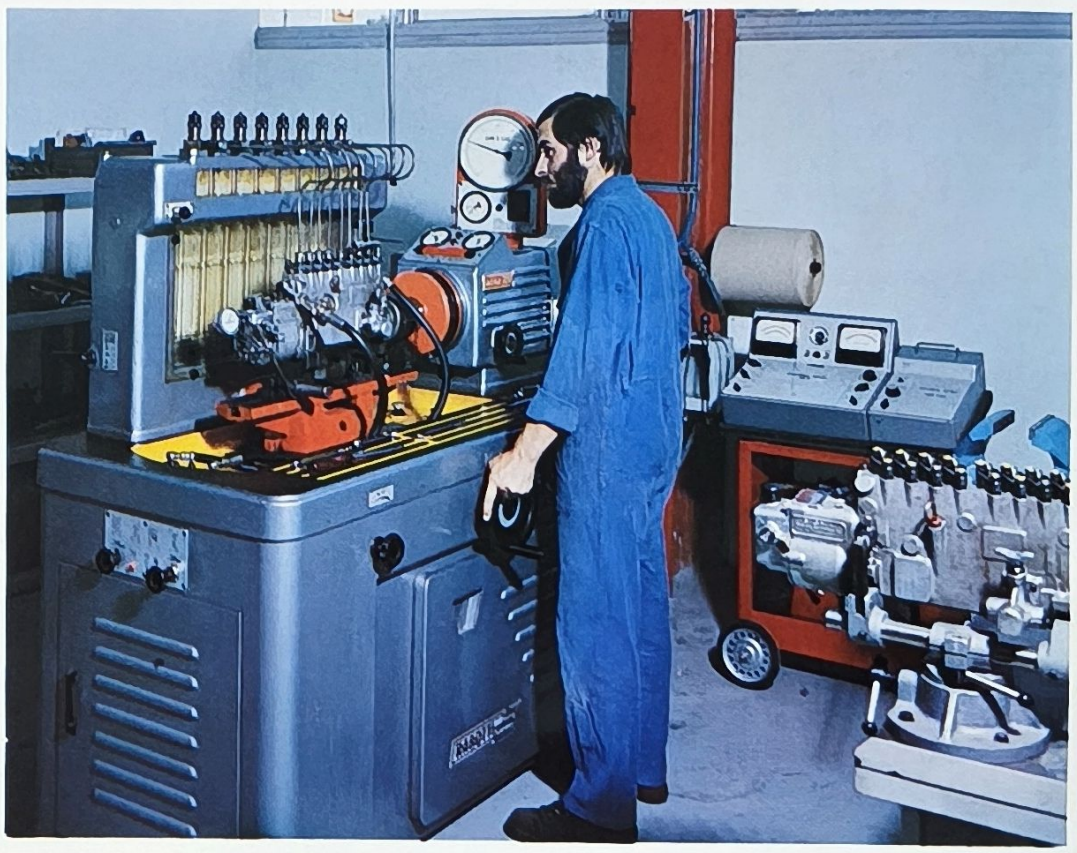
Modèle	Moteur	Boîte de vitesses*	Réducteur/ répartiteur	Ponts AV/AR Réduction couple conique	Réduction épicy-cloïdale aux roues	Réduction totale	Vitesses maxi (km/h)
260 PAC 26 6 x 6	type 8210-02 285 ch SAE à 2 200 tr/mn	type 4S 120 GP avec démulti-plicateur 8 rapports AV + 1 AR	Z 90 route : 1/1,095 tout-terrain : 1/1,767	1/1,87	1/3,1	1/5,64	route : 75 tout-terrain : 48

*Le réducteur/répartiteur à 2 rapports est accolé directement à la boîte de vitesses.
Des blocages de différentiel existent sur le réducteur/répartiteur, les ponts AR et entre les ponts du tandem.

Un service après-vente compétent et efficace.

Le centre des pièces de rechange, installé à Trappes, est doté de matériels ultra-modernes – transgerbeurs, plates-formes élévatrices automatiques, chaînes de conditionnement – pour pouvoir répondre dans les meilleures conditions aux demandes du réseau et de la clientèle. Les pièces stockées, et en particulier les pièces usinées sont protégées contre la corrosion par trempage ou par pistolage. Certaines pièces plus fragiles sont conditionnées spécialement sous film plastique.
Le bon fonctionnement du centre pièces de rechange – gestion des stocks, ordres de sortie, facturation – est assuré par ordinateur, garantie supplémentaire de l'efficacité du service.





Le réseau Unic, comprend 400 points de services et d'assistance dans la France entière. Concessionnaires et agents Unic connaissent parfaitement votre camion. Ils disposent d'un outillage complet et adapté pour effectuer tous les contrôles et réglages nécessaires, ainsi que de leur propre stock de pièces détachées réapprovisionné régulièrement par le centre de Trappes. Leurs deux principales préoccupations sont l'efficacité et la rapidité d'intervention afin de limiter au minimum le temps d'immobilisation des véhicules.

Types	190 PAC/ H 20	190 PAC/ F 20	190 PAC 20	190 PAC 26	260 PAC 26 6 x 4	190 PAC 26 4 x 4	260 PAC 26 6 x 6	190 PAT 26
PTC/ PTR	18 000 kg	18 500 kg	19 000 kg	19 000 kg	26 000 kg	19 000 kg	26 000 kg	38 000 kg
Direction	type ZF assistée hydraulique	type ZF assistée hydraulique	type ZF assistée hydraulique	type ZF assistée hydraulique	type ZF assistée hydraulique	type ZF assistée hydraulique	type ZF assistée hydraulique	type ZF assistée hydraulique
Moteur	type 8220 X 200 6 cylindres 225 ch SAE à 2 600 tr/mn	type 8220 X 200 6 cylindres 225 ch SAE à 2 600 tr/mn	type 8220 X 200 6 cylindres 225 ch SAE à 2 600 tr/mn	type 8210 6 cylindres 285 ch SAE à 2 200 tr/mn	type 8210 6 cylindres 285 ch SAE à 2 200 tr/mn	type 8210 6 cylindres 285 ch SAE à 2 200 tr/mn	type 8210 6 cylindres 285 ch SAE à 2 200 tr/mn	type 8210 6 cylindres 285 ch SAE à 2 200 tr/mn
Boîte	type ZF S 6.65 6 rapports avant synchronisés + 1 rapport arrière	type ZF S 6.65 6 rapports avant synchronisés + 1 rapport arrière	type ZF S 6.65 6 rapports avant synchronisés + 1 rapport arrière	type E 90 avec surmulti-plicateur 2 x 4 rapports avant synchronisés + 2 rapports arrière	type E 90 avec surmulti-plicateur 2 x 4 rapports avant synchronisés + 2 rapports AR + réducteur épicycloïdal	type 4S 120 GP avec démulti-plicateur 8 rapports avant synchronisés + 1 rapport arrière	type 4S 120 GP avec démulti-plicateur 8 rapports avant synchronisés + 1 rapport arrière	type E 90 avec surmulti-plicateur 2 x 4 rapports avant synchronisés + 2 rapports arrière
Réducteur/ répartiteur	–	–	–	–	–	type Z 90 2 rapports	type Z 90 2 rapports	–
Ponts	simple réduction + réduction épicycloïdale blocage de différentiel à commande pneumatique	simple réduction + réduction épicycloïdale blocage de différentiel à commande pneumatique	simple réduction + réduction épicycloïdale blocage de différentiel à commande pneumatique	simple réduction + réduction épicycloïdale blocage de différentiel à commande pneumatique	2 ponts AR simple réduction + réduction épicycloïdale blocage de différentiel à commande pneumatique	AV et AR simple réduction épicycloïdale blocage de différentiel à commande pneumatique	Pont AV Simple réduction et 2 ponts AR Idem 260 PAC 26 6 x 4	simple réduction + réduction épicycloïdale blocage de différentiel à commande pneumatique
Suspension	ressorts + amortisseurs avant et arrière + 1 barre stabilisatrice arrière	ressorts + amortisseurs avant et arrière + 1 barre stabilisatrice arrière	ressorts + amortisseurs avant et arrière + 1 barre stabilisatrice arrière	ressorts + amortisseurs avant et arrière + 1 barre stabilisatrice arrière	ressorts + amortisseurs avant tandem cantilever AR	ressorts + amortisseurs avant et arrière + 1 barre stabilisatrice arrière	ressorts + amortisseurs avant tandem cantilever AR	ressorts + amortisseurs avant et arrière + 1 barre stabilisatrice arrière
Empat-tements (mm)	4 300 4 600 5 400	4 300 4 600 5 400	4 600 5 400	4 300 4 600 5 400	1er pont : 3 850 2e pont : 5 230 moyen : 4 540	4 600	1er pont : 3 850 2e pont : 5 230 moyen : 4 540	4 000
Longueurs carrossables (mm)	4 460 4 860 6 460	4 160 4 680 6 080	4 380 5 720	4 160 4 660 6 060	5 490	4 930	5 730	–

Unic fait partie de Iveco, le nouveau grand des véhicules industriels.
Iveco réunit les meilleurs spécialistes européens de chaque type de transport routier, de chaque catégorie de véhicules.
Iveco, c'est une entreprise de 50 000 personnes. Avec 1 725 500 m^2 d'usines en France, en Italie, et en Allemagne. Avec une assistance qui totalise plus de 3 000 centres-service dans le monde.
Iveco, c'est l'assurance que, derrière chaque véhicule vendu, il y a l'expérience et la valeur technique qui en font votre meilleur instrument de travail.

M.A.O. R.C. Versailles B 301 545 851 - 04-78

Unic S.A.
Société Anonyme au capital de 740 000 000 de F.
6, rue Nicolas Copernic
78190 Trappes - Tél. 051.61.79
R.C. Versailles B 301 545 851.

IVECO

Industrial Vehicles Corporation

Les descriptions et illustrations de cette notice sont données à titre indicatif et sans engagement. Le constructeur se réserve le droit d'apporter sans préavis les modifications qu'il jugerait utiles.